SHRI VAYALAR RAVI : Sir, one hon. Member has made some suggestions regarding some legal....

THE VICE-CHAIRMAN(SHRI ADHIK SHIRODKAR) : There is one reference regarding the langauge. Kindly keep that in mind. Now that we have started the process.the appeal should lie because that is question of bad phraseology which is not available in any of the enactments, to the best of my knowledge. Dr. Raman, kindly take care of that phraseology.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): We shall now take up clause-by- clause consideration of the Bill.

Clauses .2 to 48 were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

DR. RAMAN : Sir, I beg to move :

'That the Bill be passed"

The question was put and the motion was adopted.

THE APPROPRIATION (RAILWAYS) No. 4 BILL, 1999^

THE MINISTER OF RAILWAYS (KUMARI MAMATA BANERJEE) : Sir, I beg to move :

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1999-2000 for the purpose of Railways, as passed by Lok Sabha, be tstken into consideration."

The question was proposed.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR) : Shri Janardhana Poojary, there are 7 speakers from your party and the time allocated to your party is 45 minutes. It is an internal adjustment.

SHRI JANARDHANA POOJARY (Karnataka) : Sir, at the very outset, I support this Bill to authorise the payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1999-2000. Sir, it is my privilege to initiate the discussion on this Bill. In fact, Sir, for the first time in the history of the

Railways, we have got a dynamic Minister and we appreciate her sincerity, commitment and dedication for the causes which are very dear to her. If I am not incorrect, she is the first woman Minister who is heading this Ministry.

SHRI PRANAB MUKHEREE (West BengaO : Smt. Mohsina Kidwai was there for some time.

SHRI JANARDHANA POOJARY : The Indian Railways has a vast network. It is the second largest managed institution. However, the Indian Railways, in fact, I submit, is at the crossroads. Why is it at the crossroads? The aspirations of the people are on the increase. We aredemanding more trains and more tracks or lines. However, unfortunately, there is decline in the capital resources from the Government exchequer, that is, the budget.

In fact, an attempt has been made to get the support of the private sector and also of the capital market. Sir, in the case of the Konkan Railway, a successful attempt was made to mobilise the resources. When we say that resources are required to improve the entire network, we have to follow some steps that have been taken earlier for the construction of the Konkan Railway. When the Minister is finding it very difficult to get the resources, she can go in for the method that we have adopted for the construction of the Konkan Railway. When the State Governments and public representatives are coming forward with the demand for more trains, more lines and more amenities, and, particularly, when they are asking for development of railways in particular States, the State Governments can contribute to the Railway Department, to the Railway Ministry, as it was done in the case of the Konkan Railway. Some portion can come from the State Governments. Some portion can be contributed by the Railways Department. The market, that is, the public, could contribute some amount.

Sir, there is a notion, there is a feeling in the country, that if there is a deficit, that means that we are going into some crisis. It is not true. In a developing economy, there should be a reasonable deficit in the budget. I will just give you an example.

Sir, I do not have any debt. I take loan from a financial institution to the tune of Rs.25 crores. I start a big factory. Then, I am required to pay instalments every month, say, for a period of five years, as per the

stipulation. Thereafter, I will become the owner of the Rs.25-crore factory. I am not defaulting.

Sir, as I stated, ours is a developing economy. India is a developing country. We can go in for loans. Why should we go in for loan? Because we are not having sufficient funds of our own.

We are repaying the bans, with interest, in instalments. If you go through the World Economic Report, you will find that our country has not defaulted even once. It has repayed its debts with interest well in time. That is the credibility of the Indian economy. If there is a reasonable deficit, then only the Indian economy could develop. Railways also can borrow money from the market, from the multilateral institutions, from the World Bank, from the international financial institutions. They can also borrow from the domestic market and domestic financial institutions. That way we can mobilise the resources.

A scare has been created in the economy that if you resort to deficit financing, the economy will be ruined. It is not correct. This has been explained inside and outside Parliament as early as in 80s, when I was also in the Finance Ministry. My submission is that the hon. Minister can mobilise the resources if she is bold and if she has the political will. Sir, we say we have to give top priority to security and the signal system. A number of accidents have been taking place. Therefore, the people are scared of going by tram. The hon. Minister says there is a problem of raising resources. I would like to state that during the 1998-99 Budget, you provided Rs.361 crores. The amount spent was Rs.325 crores. Utilisation of allocation is less every year. I have gone through the 1999-2000 Budget also. There also the Budget allocation is not being fully utilised. Budget estimates and revised estimates figures were quite different and the actual expenditure was something different. Why is this happening? It is so because there is no commitment on the part of the Government as well as on the part of the Department. When we say the signalling and telecommunication system plays a paramount role in minimising the effects of human error in operations, why are we allocating such a less amount to this sector?

Sir, there are frequent train accidents, but the accident near Khanna has, to a large extent, eroded the credibility of the Railways. Various reasons have been attributed for these accidents, but the failure on the pan

of the railway staff accounts for the total number of accidents. The additional requirement of funds to be provided for signalling, telecommunications, safety works such as track and automatic warning system, safety improvement at level crossings, last vehicle check counters, train route communications etc. is of the order of Rs.7,620 crores. This is according to the Railway Department. For all these, this amount is required.

You may kindly note that various criticisms have appeared in the press about dacoities, robberies and other crimes in the trains. The then Chairman of the Standing Committee on Railways, Ms. Mamata Banerjee, said in one of her recommendations, 'The Ministry of Railways should convene a meeting of the States, Home Ministry, Chief Secretaries, Home Secretaries, DIGs and IGs at the Minister's level." May I know from the Railway Minister whether she would c6nvene such a meeting as recommended by the Standing Committee on Railways, the Chairman of which was Ms. Mamata Banerjee herself? You were at the helm of affairs of the Standing Committee on Railways. You may enlighten the House on this aspect also.

We have got a status paper on indigenisation. According to this paper, as stated in the summary, there are certain basic issues. "Having a total bearing on the health and well-being of the Indian Railways and requiring consensus through a national debate as here under: What should be the role assigned to the Railways within the transport sector as a whole?" They have raised this point. "What are the Railways contemplating? What are the steps taken by the Railways regarding this issue and whether the transport sector in general and the Indian Railways in particular need to align their rspective growth strategies with the growth of national economy? What should be the level of investment in the transport sector as a whole and within it what should be the level of investment for the Railways?" Then, Sir, they have asked, "What should be the *inter se* priorities for allocation of the available resources among the Plan Heads. For example, doubling *vis-a-vis* gauge conversion, rolling stock, *vis-a-vis* new lines, etc." So, these are the issues that have been raised. So far, what steps have been taken by the Government in this regard? This status paper was submitted as far back as 27th May, 1998. May I know from the Railway Minister, what steps have been taken so far on all these aspects? Now, coming to the...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR) : Mr. Poojary, you will have to conclude now. Otherwise, your party will blame you that you have taken more time. You have already taken fourteen minutes.

SHRI JANARDHANA POOJARY : I will conclude. We have been demanding certain amenities for the passengers, including catering service, providing of safety and security arrangements. These are essential things and improvement should take place in these areas.

Coming to the demands of the State of Karnataka, our Chief Minister had submitted a proposal and put forward certain demands. If the hon. Railway Minister considers these demands sympathetically in the next Budget, the people of Karnataka will be grateful to her. One is : a new railway line from Ankola to Hubli, that is 160 Kms, was included in the Supplementary Grants of the Railway Budget of 1996-97; and was cleared by the Economic Affairs Committee on 21-2-1997.

No visible efforts have taken place so far. Construction of a broad gauge line between the two places is of paramount importance to Karnataka as this would open the vast hinterland between the two parts of Darwar and Belligere.

Then comes the broad gauge work between Arasikere-Hassan and Mangalore. The Government of India was requested to allocate Rs.80.00 crores for financial year 1998-99 enabling the completion of the project as per the agreement with Mangalore Refineries and Petroleum Ltd.

Due to the heavy traffic on Shimoga-Holehonnur Road and Shimoga-Honnali Road, construction of two overbridges at the existing level crossing has become indispensable. The Ministry of Railways is requested to approve the above proposal and allocate adequate funds for the year 2000-2001.

Then, I come to my own constituency, Sir. The Ministry of Railways have conducted the survey for a new railway line between Madikeri-Channarayapatna *via* Holenarasipur. In order to boost the economic growth of backward districts of Kodagu and Hassan in Karnataka, an early clearance of the project is necessary.

The work relating to a new line between Bangalore and Sathyamangala has been included in the Budget of 1998-99. But nothing

has come out so far. The Ministry of Railways is requested for an early clearance of the Project and allocate funds for the year 2000-2001.

Now, Sir, I come to the last proposal relating to the Mysore to Managalore and Mysore to Tellkheri lines which" cover three districts, Mysore, Madikeri and Mangalore of the Southern Karnataka which are rich in forest products and commercial crops like coffee, pepper, cardamom, arecanut, etc. There is a lack of transportation facility and the people of Malrrad area are facing difficulty in transporting their products to the commercial centres and port towns.

Mr. Vice-Chairman, I will take onry one minute more. Sir, 67 model stations have already been selected for upgradation. Out of that, I just bring to your notice two. One is Mangalore. The work has been started. That is the case with Mysore also. I would like to know whether you are going to complete the work as per the schedule and what is the amount that is earmarked for that. Further, you have mentioned in your speech on the Supplementary Budget that you are going to upgrade, there is a proposal to upgrade, Hospet and Shimoga. At what stage is it? Are you going to provide any amount in this Budget?

With these few words, I would just like to say this. As I have stated earlier—at the cost of repetition I would say this—here is a Minister who deserves compliments. From the way in which she was answering questions the other day, on Friday, the commitment was visible. She has got the political will. She can come up. She is just like my sister. She was junior to me also. She can come up very well. She is not speaking on the briefmg that is being furnished to her by the officers in the gallery. She speaks from her heart and she applies her mind. That is required for every Minister. She takes independent decisions. I congratulate her and I wish her well. Thank you, Sir.

लाला लाजपत राय (पंजाब) : उपसभाध्यक्ष जी, मैं विनियोग (रेल संख्यांक 4 विधेयक, 1999 का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। महोदय, रेलवे का अपनी सर्विसिज़ में सुधार करना अत्यावश्यक हैं। रेलवे ऐ ऐसा साधन हैं जिसका सभी लोगों से वास्ता पड़ता हैं, भले ही वह इसे पेसे खर्च करके इस्तेमाल करे या बिना खर्च करे इस्तेमाल करे।

महोदय, जब मैं रेलवे की बात करता हूं तो मेरा ध्यान जाता है

ऐक्सिडेंट की तरफ, रेलवे की पंक्चुएलिटी की तरफ, केटरिंग की तरफ और आर0पी0एफ0 की तरफ, जो रेलवे में सुरक्षा के लिए प्रोवाइड की जाती है लेकिन वास्तव में जो चोरों ओर जेबकतरो की रक्षा करती हैं। लेकिन मैं इन बातों की तरफ कम जाऊंगा और जो इससे भी अधिक महत्वपूर्ण बाते हैं, उनकी ओर रेलवे मंत्रालय और सरकार का ध्यान आकर्षित करूंगा।

महोदय, जब से हिंदुस्तान आजाद हुआ हैं, तब से जो मंत्री आए, लगातार उनके मुंह से हम यही बड़ी-बड़ी बातें सुनते हैं कि हम यह सुधार करने जा रहे हैं, हम वह सुधार करने जा रहे हैं लेकिन हालत यह है कि जो मर्ज़ बढ़ता गया ज्यों-ज्यों दवा की। मर्ज़ यहां तक बढ़ गया कि उससे अनेक प्रश्नचिन्ह खड़े होते हैं, कई चिंताजनक बातें सामने आती हैं। महोदय, 80 के दशक मे अर्जेंटीना रेलवेज़ की हालत लगभग ऐसी ही थी। वहां पर खर्चा आमदनी से ज्यादा बढ़ गया था। तब 1989 में वहां पर नए प्रधान जो आए थे, उनका नाम था सलेर मैनर। उन्होंने रेलवे की इस गिरी हुई दशा की तरफ ध्यान दिया तो देखा कि र्ख्चा आमदनी से ज्यादा हैं। तब उन्होंने रेवे डिपार्टमेंट को बंद कर दिया। मैं नहीं समझता हूं कि हिंदुस्तान में ऐसी हालत होगी या ऐसी हालत होने की नौबत आएगी लेकिन इसका वक्त से इलाज हो जाना जरूरी हैं। हमारे पी.एस.यूज़ बिल्कुल इसी हालत में गए हुए हैं, सब घाटे में चल रहे हैं और सब कर्मचारियों को छुट्टी देने की सोच रहे हैं। ऐसी हालत में होने से पहले ही अगर मर्ज़ पवर काबू पा लिया जाए तो ज्यादा अच्छा हैं।

महोदय, मेरी निगाह एक सैन्य कमेटी की रिपोर्ट की तरफ गई । उसमं लिखा है कि रेलवे ऐसा माध्यम हे ट्रांसपोर्ट क, जो सबसे सस्ता हैं। महोदय, 1950-51 में मुसाफिरो को ले जारने और माल को ढोने में रेलवे का मार्केट शेयर 80 प्रतिशत था। रेलवे में ज्यों-ज्यों सुधार होता गया, इसका नतीजा यह होता गया कि 1996-97 के आंकड़ों के हिसाब से जो मुसाफिरों की आमदरफ्त हैं, उससे जो रूपया वसूल होता हैं, उसमें हम 80 से 40 परसेंट पर आ गए हैं और जो माल की ढुलाई होती हैं, उसमें हम 80 से 20 परसेंट पर आ गए हैं, यह स्थिति चिंताजनक हैं।

महोदय, मैं समझता हूं कि इस हालत को सुधारने के लिए रेलवे मंत्रालय और सरकार को अपना ध्यान इस तरफ लगाना चाहिए। मेरी प्रार्थना यह है कि इसके लिए इवैल्युऐशन किया जाना बहुत जरूरी हं। जैसे दुकानदार अपना खाता नियमित रूप से देखेते हैं, वेसे ही रेलवें मंत्री जी को भीर अपना खाता देखना चाहिए। जो दुकरानदार अपना खाता देखते ही नहीं है, उनको अपनी दुकान बंद करनी पड़ती हैं। इसलिए कहीं ऐसा न हो कि आपको भी अपनी दुकान बंद करनी पड़ें। इसलिए इस बात की अच्छी तरह से जांच-पड़ताल करने लिए एक इवैल्युऐशन कमेटी होनी चाहिए जिसमें राजयसभा के सदस्य भी हों। महोदय, जल्द से जल्द इस बीमारी से निपटा जाना बहुत जरूरी हें नहीं तो इस पर काबू पाना असंभव हो जाएगा। हमारी हालत बहुत ही बिगड़ती हुई दिखाई दे रही हैं।

महोदय, मैं एक और उदाहरण आपको देना चाहता हूं। एक और व्यवस्था जो रेलवे के अंदर चलती आ रही हैं, उससे रेलवे भी घाटा खा रही हैं और माईंस वाले भी घाटा खा रहे हैं। महोदय, जहां कोयला लादा जाता हैं, वहां पर पहले से यह प्रथा चलती आ रही है कि वैगन के बाहर लिखा रहता है कि इस वैगन में40 टन कोयला पड़ेगा या 50 टन कोयला पड़ेगा। अब व्यापारियों और रेलवे अधिकारियों की मिलिभगत ऐसी हैं कि उसमें 40 टन के बजाय 50, 60, 70 टन कोयला जाता हैं। वहां पर व्हेयिंग स्केल का इस्तेमाल नहीं होता हैं। उसका नतीजा यह होता हैं कि कोयला खान वाले घाटा उठाते बहैं, क्योंकि कोयला मुफ्त में जाता हैं, गिनती में नहीं आता और उधर रेलवे के फ्रेट का भी नुकसान होता हैं, वैगन की लाईफ कम होती हैं, ट्रैक के ऊपर स्ट्रैस ज्यादा होने से ट्रैक नाकारा हो जाता है जिसके कारण एक्सीडेंट्स जयादा होते हैं। इसलिए इस बात की ओर रेलवे मंत्रालय और सरकार का ध्यान जाना आवश्यक है कि इस की रोकथाम कैसे की जाए क्योंकि इससे दोनो तरफ नुकसान हो रहा हैं। माईंस को भी हो रहा हैं और रेलवे को भी हो रहा हें। अगली बात, हर स्टेशन के ऊपर व्यापार के हिसाब से, वहां की आबादी के हिसाब से स्पेस बुकिंग की जाती हैं कि वहां से माल गाड़ी इतनी जा सकती हैं और सवारी गाड़ी का माल इतनास जा सकता है। मैं एक ऐसे शहर से आता हूं जहां पर व्यापार बहुत हैं,

इण्डस्ट्रीज काफी हैं, जब हौजरी का सरजन चलता हैं, लोग समझते हैं कि ट्रेन से माल जल्दी पहुंचता हैं। तो क्या होता है कि 150 रूपए फी नग वहां पर रेलवे स्टाफ उनसे रिश्वत लेता हैं एक पेटी बुक करने का। तो भी काम नहीं चलता। लुधियाना के लोग फिरोजपुर में जाकर के बुकिंग कराते हैं, और आने –जाने का खर्चा भी बर्दास्त करते हैं। इससे भी काम नहीं बनता, तो मजबूरन उनको रोड ट्रांसपोर्ट पर जाना पड़ता हैं। ऐसी बाते शायद मंत्रालय के ध्यान में नहीं आती। इससे भी और दु:ख की बता है कि बढ़ ही खेत को खा रही हैं। पंजाब से तो बहुत अनाज बाहर जाता हैं, एफ.सी.आई. के द्वारा। वह लोग रैक के लिए एप्लाई करते हैं। यह हकीकत है कि चार-चार, पांच-पांच हजार रूपए पर रैक का रेलवे को एफ.सी.आई. देती हैं । अब इसका इलाज कौन करेगा? वह किस के ऊपर पड़ता हैं। सारा खर्चा कंज्यूमर्स के ऊपर पड़ता हैं। कैंटरिंग के अंदर कितनी चोरी होती हैं। मैं आपको बयान कंरू तरो आपस हैरान हो जाएंगे।एक आमलेट दो अंडे का बनाना चाहिए, दो आमलेअ तीन अंडे के बनते हैं। एक रोटी 20 ग्राम की बननी चाहिए वह 15 ग्राम की बनती हैं। यह सब चोरियां ऐसी ही चलती आ रही हैं। मेरा कहना यह है कि सुधार तो आना चाहिए, सुधार लाना चाकहिए। उसके लिए पैसा भी चाहिए लेकिन यह जाक बीमारी हैं रिशवत ककी ज्यादास वजन ज्यादा लाना और किराया कम लगाना, इन बातो की तरफ रेल मंत्री का ध्यान अवश्य जाना चाहिए। अपनी बात खत्म करने से पहले मैं एक निवेदन आपके इलाके के बारे मं जरूर करूंगा। प्रायोरिटीज के अंदर तीन प्रोजेक्ट पंजाब के लिए हैं। यह जो तीन प्रोजेक्ट लिए हैं उनमें एक रेलवे लाइन लुधियाना से चण्डीगढ़ तक की है। लुधियाना से चण्डीगढ़ के रास्ते में एक मुरांडा नाम का कस्बा आता हैं वहां पर लेबिल क्रौसिंग तक हैं। अगर कभी आपको मौका मिले तो आपको पता चल जायेगा कि वहां पर कितनी देर फाटक बंद रहता हैं और कितनी देर उस कारण रूकना पड़ता हैं। इसलिए यहां पर पुल बनाना चाहिए और लुधियाना-चण्डीगढ़ रेलवे लाईन को एक्सप्रेस कराना चाहिए। दो और छोटे –छोटे प्रोजेक्ट हैं उनको जल्दी से जल्दी पूरा कराना चाहिए।

दूसरी बात, मुझे बहुत लोग मिले जो हरिद्वार में देश से आते हैं। लेकिन जो स्टेट कैसापिटल हैं वहां से किसी भी अच्छी गाड़ी से

4.00PM

हरिद्वार जुड़ा हुआ नहीं हें। यदि मंत्री महोदय इस बात पर ध्यान दे तथा खाली एक्सप्रेस गाड़िया सभी स्टेट कैपिटल से वहां तक ले जाई जाएं तो लोग बहुत अच्छा मानेंगे। मैं इन बातों को कह कर इस बिल का समर्थन करता हूं।

SHRI MD. SALIM (West Bengal): I thank you, Mr. Vice-Chairman, Sir, for allowing me to speak on the Supplementary Budget and the Appropriation (Railways) No. 4 Bill, 1999 which we have taken up for discussion today. Sir, it has become a ritual, and a fuss too. Sir, you allow me to refer to Article 115 which allows us to discuss the Supplementary Budget, and clause 115(a) says:

> "The amount authorised by any law made in accordance with the provisions of article 114 to be expended for a particular service for the current financial year is found to be insufficient for the purposes of that year or when a need has arisen during the current financial year for supplementary or additional expenditure upon some new service not contemplated in the annual financial statement for that year..."

Is it necessary at all? There is this whole exercise of making speeches in that House. That is their business; we should not comment on that. There is this business of discussing and passing a Bill. Sir, it is lying in your Table. After the discussion, you will put it to vote saying, 'Clause 2 and 3, the Enacting Formula and the Title stand part of the Bill.' The whole Bill is for Rs. 30,000/- in which Rs. 5,000/- are for capital and Rs. 25,000/-are for Railway Funds, and that 'we should be allowed to draw money from the Consolidated Fund of India for all these purposes.' The Minister will subsequently take it up in her speech. She has elaborated about this in the Lok Sabha. It is a mere formality. We have not discussed it in this House, or, have avoided taking it into consideration and returning the Railway Budget. Now, we are devoting our time and energy for this appropriation of Rs. 30,000/-, which the Minister needs. The Budget was placed by her predecessor and it is a continuation, that is, after a six-monthly review. The Railway Ministry seeks this Rs. 30,000/- from the Consolidated Fund of India to fulfil and discharge its responsibilities, taking into account the development needs. Sir, the whole business of this supplementary thing is

there either in the General Budget, or, in this Railway Budget. Normally, we conduct a six-monthly review. In the Railways itself, there is an elaborate arrangement down to the DRM level further down to the Railway Board. If you see the CAG report, the subsequent audits and, the Railway Convention Committee report, you will find that this financing, allocation of funds, utilisation and revising, is in a tremendous mess. On the one hand, the discussion is going on, and on the other hand, the figure says something else. That is why, as Mr. Poojary was saying, 'there is a big gap between the Budget Estimates and the Revised Estimates. ' This is the tradition and I am talking about that only. Everybody Will clap, and the newspapers will flash, ' Okay, Rs. 5 crores, Rs. 10 crores, Rs. 15 crores, Rs. 200 crores, Rs. 300 crores are allocated for this head; for this piece of work.' Then there will be no six- monthly report. At the end of the year, we will find that the money is lying unspent. If this supplementary Budget is not taken up seriously in Parliament, and we totally depend on the bureaucrats and the Minister concerned, then, as usual, we will fmd that the works which were urgently needed to be done, are hying pending. Even if everything is ready in the Railway Ministry, the paucity of funds will not allow us to take up the job. You will find that the funds allocated are hying because the Railways has to take into consideration certain agencies like the State Governments' land; their own departmental matters like plant, equipment, contracts, tenders etc.Where there is money, there is no work. And where work is needed, money is not there. It is a 365 days circle. In the next millennium, it will be 366 days. In between, a six-monthly review is necessary. That is why this supplementary Budget is there. The Minister should have come to us saying, 'This Rs. 100 crores was allocated for this purpose, but we are not in a position to utilise that amount . So, we want this to be changed to this head. For this there was no money, but now I want to do this and 1 want this.' Firstly, the money should not be taken from the Consolidated Fund of India. It is an additional fund. Even some fund, if not necessary, should be reallocated according to priority.

Nitish Kumarji is out. Mamata Banerjeeji is in. So, there is no reprioritisation and no review. I read in the newspapers, in the media, and I have seen on the television also, that, for the first time, the Minister had meetings with the CRM down the line. What is the result? Are these speeches only? When we are discussing the Supplementary Demands and devoting our valuable time and energy in both the Houses, we want to know

about the outcome of September, October and November exercises, the six-monthry review and the changes. This is all what we want. This is the sole purpose of the Supplementary Demands business. We have seen the CAG report. The Minister may look into it. In the CAG report it has been pointed out that changes were made by the bureaucrats which they should not do. The Parliament allocates a certain amount for a particular purpose. They cannot change it on their own. This has been done on earlier occasions also precisely because the Supplementary Demands did not take into account those items. They will do it according to their own will and they will face the CAG or the other Committees or the Minister. But the Parliament is kept out. We want a greater exercise of Parlimentary authority and we want meaningful Supplementary Demands.

Now, I come to a few points regarding railway safety. I have gone through the speeches of the Minister in this House and in the Lok Sabha about the safety aspect, the security aspect. While answering a supplementary question also, she had pointed out her concern about the railway safety. In her speech in the Lok Sabha, I find that the question of safety concerns her most. As regards the Khanna Committee Report, she was nice enough to assure us that it would be placed on the Table of the House.

उपसभाध्यक्ष महोदय, सिगनल के बारे में प्रश्न आया था। ट्रैक रिन्युअल के बारे में मैडम मिन्सिटर ने खुद लोक सभा में कहा थाकि वह रेलवे के बारे में, मई 1998 का और अभी हम 1999 में हैं, बीच में 13 महीने की सरकार जो थीं, उसमें नीतिश जी थे और दो महीने ममता जी को हुए हैं लेकिन आज भी मैंने जब लोक सभा में उनकी स्पीच पढ़ी तो उसमें यह कहा गया था कि 40,000 में से 24,000 अनमैन्ड लेवल क्रॉसिग्ज़ हैं। यह रेलवे मिनिस्टर की दिसम्बर 99 में लोक सभा में दी गई स्पीच हैं।। am entirely on the subject. एक ही जगह पर हैं। तो अनमैन्ड रेलवे क्रॉसिंग के लिए मैडम ने जो यह कहा कि लोक सभा के मैंम्बर्स और राज्य सभा के मैम्बर्स कंट्रीब्यूट कर सकते हैं अपने-अपने सैक्टर में, यह अच्छा प्रपोज़ल है लेकिन डेढ़ साल रेल के दफ्तर ने अनमैन्ड लेवल क्रॉसिंग को मैन्ड लेचल क्रॉसिंग करने के लिए एक कदम भी आगे नहीं बढ़ाया हैं, यह मानना ही पड़ेगा क्योंकि फिगर्स सेम हैं।

दूसरी बात, जब डीजल के ऊपर से लगाया गया था तो यहां यशवन्त सिन्हा जी का बजट भाषण हमने सुना था जिसमें उन्होंने कहा था कि जो से कलेक्ट होगा, उसमें से रोड डेवलपमेंट के लिए जैसे रूपया जाएगा, इसी तरह से लेवल क्रॉसिंग के लिए भी रूपया जाएगा। 1999-2000 का यह बजट हैं और आज हम सप्लीमेंटरी पर बात कर रहे हैं तो इसमें यह आसना चाहिए था। उस वक्त मार्च में पता नहीं चला था लेकिन अभी पता चला कि इतने सौ करोड़ रूपए का ऐस्टीमेट है जो हमें मिलेगा। रफ एस्टीमेंट हमारा 355 करोड़ रूपए हैं। जो डीज़ल की खपत होती हैं, उससे रेल को आप ... एक तरफ तो आपके पास पैसा नहीं हैं ... मैं तो आपको सुझाव दे रहा हूं । तो फाइनेंस मिनिस्टर से आपको डीज़ल की सेस के मुताबिक 355 करोड़ मिलना चाहिए लेवल क्रॉसिंग के लिए, सेफ्टी के लिए। आपको कितना रूपया मिला, कितनी आपने डिमांड की और कितना उन्होंने दने का वायदा किया- मैडम यह बताएं। समझदार को इशारा ही काफी है। मैडम का सिर यह बता रहा हैं कि कुछ नहीं मिला। महोदय, मैने यह सवाल इसलिए उठाया कि यहां 30,000 रूपए की बात हैं। यह स्पष्ट हैं कि रेल मंत्रालय कोए सप्लीमेंटरी बजट में और भी रूपया चाहिए लेकिन भारत सरकार के पास पैसा नहीं है कि वह रूपया दे पाए। और इसलिए पहली बार हमारे पास सप्लीमेंटरी बजट आया हैं जो 30,000 रूपए का हें। मंत्री महोदय अपने जवाब में यह कहें कि या तो रेल कों पैसे की जरूरत नहीं हैं या रेल दफ्तर ने सरकार से मांगा हैं, लेकिन सरकार के पास दपैसा नहीं हैं, हालत बहुत बिगड़ी हुई हैं इसलिए तीस हजार काफी हें। इससे ज्यादा आने वाले महीनों मं दे नहीं सकते हैं हिन्दुस्तान की रेलवे के लिए । मैं मंत्री महोदय से सवाल पूछ रहा हूं और मुझे जवाब चाहिए।

दूसरी बात यह है कि सिगनल के बारे में उन्होंने बहुत खतरनाक बात कही, ट्रैक रिनुअल के बारे में कही। मैं बंगाल से आता हूं और मंत्री महोदया भी बंगाल ससे आती हैं। हमारे यहां दिक्कत यह हैं कि पहले रेल काबोडगेज हुआ और बाद मे मीटरगेज से गेज कन्वर्जन हो रहा हैं। यह पूरे देश की नेशनल प्रायोरिटी हैं लेकिन जब गेज कन्वर्जन शुरू हुआ तो दूसरे स्टेट्स को नई लाइन में ले जा रहे हैं । लेकिन ट्रैक रिनुअल दस हजार किलोमीटर ज्यादा पेंडिग हैं और स्टेट्स पेपर से आज की हालत

देखेंगे तो पाएंगे हर साल बैकलॉग में न्यू एडिशन्स हो रहे हैं। बैकलॉग में ट्रैक रिनुअल बए रहे हैं अगर उनका ठीक समय से रेन्यूवल नहीं होगा तो यह स्थिति रहेगी। मंत्री महोदय, आप तो रहेंगी लेकिन पांच साल, चार साल और तीन साल बाद हमारे यहां ट्रैक और भी पुराने हो जाएंगे। in comparison to other tracks और स्पीड घट जाएगी, साऊथस से नॉर्थ के कोरिडोर में, बंगाल का अगर आप मैप देखें तों पाएंगे कि कलकत्ता से सिलीगुड़ी तक मैं बीस साल से ट्रेन में सफर करता रहा हूं, बीस सालों में हमने इतने बजे भाषण सुने हैं, लेकिन डेवलपमेंट आस्टेपेक्टस स्पीड के संदर्भ में देखेंगे तो सियालदा या हावड़ा से जलपाईगुड़ी तक बीस साल पहले हम जितने घंटे मे सफर करते थे, आज तके काफी मंत्री बदल गए, जितना वक्त डिसटेंस कवर करने में तब लगता था आज भी उतना ही लगता हैं। बीस साल पहले पूरे विश्व में टैक्नोलॉजी, ट्रान्सपोर्टेशन्स डेवलप हुए हैं, मैंने सिर्फ मिसाल दी हैं, अभी भी वही हालत हैं। अगर आप रेल की In terms of speed देखेंगे तो पाएंगे कि वह नहीं बढ़ी हैं। सिगनलिंग के बारे में, जब आप इक्वेपमेंट बताते हैं....

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): Mr. Salim, please conclude.

श्री मोहममद सलीम : सर, मैं मशवरा दे रहा हूं। हमारे यहां लोगा को बहुत तकलीफ होती हैं। जब ब्रिटिश सरकार ने रेल चालू की थी तब हम टैक्नोलॉजी में बहुत बैकवर्ड थे, दूसरे आस्पेकटस में। तब इंस्टिटयूट्स नहीं थे, इंजीनियर्स नहीं थे। लेकिन हमारे यहां ब्रिटिश सरकार वह टैक्नोलॉजी ले आई और यहां पर छोटे-छोटे कारखाने बने। आप देखेंगे कि हावड़ा के नजदीक इंतजीनियर्स कारखाने का फ्लोरिशमेंट हुआ। आज भी आप किसी पुराने स्टेशन पर चले जाइए तो पाएंगे कि जो मशीनरी हैं, वह यही की मैनुफैकच्र हैं, आप इंडस्ट्रियल डेवलपमेंट की टैक्नॉलोजी ले आते हैं, आप इंडर्स्टिरूल डेवलपमेंट की सिगनल इक्वेपमेंट मशीनरी टैक्नोलॉजी ले आते हैं, आज हमारे हिन्दुस्तान के लोग पढ़े-लिखे हैं। जब यहां ब्रिटिश सरकार थी तब हमारे यहां उपनिवेशवादी थे और असुविधा थीं उसके बावजूद ब्रिटिश लोग

टैक्नोलॉजी ले आए और उसे हमारे मिस्त्रियों ने, कारीगरों ने यहां बढ़ाना शुरू किया। beckward technology, of course, लेकिन वह किया। आज हमारे यहां इतनी मैनपावर हैं, टैक्नोलॉजीकल मैनपावर हैं, हम इतने डेवलपमेंट हैं लेकिन फिर भी क्या आज हम इक्वेपमेंट इम्पोर्ट करते हैं? रेलवे के डिजाइन कस्टमाइज हें। वे रिसर्च करके, इंस्टीटयूट्स से लेकर, कोलाब्रेशन कर सकते हैं।। इसके बाद टैक्लनोलॉजी डेवलप कर सकते हैं। इसके लिए मंत्री महोदया को इस तरफ तवज्जह देनी पड़ेगी। सिर्फ रेल के लिए नहीं इंडीजीनियर्स कैपेबिलिटी और जो हमारे अनइम्पलाइड यूथ्स हैं उनके लिए मामला आएगा। कोलाब्रेशन हो रहा हैं। You will be interested in all this. IRCON, Enron, etc.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR) : Mr. Salim, I am interested in everything you are saying.

श्री मोहम्मद सलीम : सिर्फ दिल्ली,मुम्बई ही नहीं, हम लोगों ने दिल्ली -मुम्बई रूट्स के लिए बातचीत की थी, जो इन्स्टाल्ड कैपेसिटी हैं, हर एक डिपार्टमेंट का पब्लिक सेकटर्स के लिए रेल की तरह से है, उसका युटीलाइट करना चाहिए। टेलीकॉम्युनिकेशन्स के बारे में अगर एकाएक देखेंगे तो पाएंगे बहुत से हैं लेकिन इरकॉन, टेलरिक प्राइवेट लिमिटेड हैं। IRCON is a subsidiary of the railwa. यह रेलवे मंत्रालय के अंडर हैं। IRCON 50% Enron, 24% British Telecom, 24% and Mahendra Financial Institution, 2% 100 परसेंट की एक प्राइवेट कम्पनी बनी जिसमें 50 परसेंट इरकान का शेयर हैं। जो सबसे डेनसिटी वाले रूट्स हैंकम्युनिकेशन्स नेटवर्क दिल्ली, मुम्बई में, जिसे वह एडीशनल कैपेसिटीज के रूप में इस्तेमाल करेंगे। मैं यहा अखबारों ससे कोट ककर सकता हूं। मेरे पास बहुत सारे अखबार हैं, फाइनेंशियल एक्सप्रैस हैं, बिजिननेस स्टैण्डर्ड हैं। लेकिन समय के अभाव के कारण मैं कोट नहीं कर रहा हूं। क्या मंत्री महोदया यह देखेंगी कि कहां यह फैसला लिया गया?

टेंडरिंग का प्रोसेस क्या हैं? इसके लिए टेंडर के बारे में बात हो रही हैं, रेल के बारे में बात हो रही हैं। आज भी आप देखेंगे कि आज के न्यूज पेपर में इंडियन ऑयल का एडवरटाइज आया हैं कि

नेटवर्क को इस्तेमाल करने के लिए बिड्स इनवाइअ करते हैं। लेकिन इरकॉन या रेलवे ने क्यों नहीं इनवाइट किया? आप देखें कि पब्लिक सेक्टर से जब प्राइवेट सेक्टर फ्लोट होता हैं तो उसमें कितनी ट्रांसपेरेंसी होती हैं, मैं माननीय मंत्री जी से इतना ही पूछना चाहता हूं और वे इसका रिसोस्र अगर इन टर्म्स ऑफ एसेसट्स हैं तो उन रिसोर्सज को कैसे जनरेट करके इस्तेमाल कर सकते हैं, हमे देखना चाहिए।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): Mr. Salim, you have already exceeded your time by five minutes. I have got 13 more speakers.

SHRI MD. SALIM: It always goes late. हाफ एन आवर स्टेण्डर्ड रेलवे टाइम्स, टाइम टेबल में आप जोड़ सकते हैं।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): You are derailing the discussion.

SHRI MD. SALIM: Sir, we gave them a chance when the Designs Bill was being discussed. We have saved a lot of time of the House. We can now make use of that time for the indigenous capability and technology. I am helping the Railway Minister in asking for more funds from the Government of India. मैं अभी कह रहा था कि इसमें स्टेण्डर्ड पेपर में जो रेट और ट्रांसपोर्ट के जो रेट है वह इम्बेलेंस हैं। रेलवे की जो केपिसिटी है वह नहीं बढ़ रही हैं। अगर रूट किलोमीटर देखें तो स्टेट्स पेपर के मुताबिक 50,51 को एक नौ सौ समझते हैं तो उसमें हम केवल 117 पर गए हैं। आजाद हिंदुस्तान में जहां शिमला, दार्जिलिंग, नॉर्थ-ईस्अ की बात कर रह हैं लेकिन उसमें सिर्फ 117 पर यश्दि 50,51 को बेस इयर बनाते हैं लेकिन रूट किलोमीटर का एक्सपेंशन नहीं किया गया हैं और अभी भी नहीं बढ़ रहा हैं। ऐसा तो नहीं है कि परिववर्तन हो गया हैं, पहले कुछ नहीं था अब हो रहा हैं, यदि हे तो उसमे कुछ तो आना चाहिए था। क्या आने वाले बजट में इसका ध्यान रखा जाएगा कि आने वाली लाइन इनिविजुअल डिमाण्ड पर नहीं जा रहा हूं, लेकिन सब जगह डिमाण्ड हैं,माननीय महोदया, आप भी तो इलेक्शन्स में जाती हैं, हमारे सदस्य भी जाते हैं, हम यह आश्वासन देते हैं कि यह हो

जाएगा, वह हो जाएगा, यह अन जाएगा, वह बन जाएगा, हम यह पैकेकज डालेंगे, वह पैकेज डालेंगे जिससे एक आशा, एक उम्मीद जगती हैं। लेकिन बाद में जब डिलिवर नहीं होता तो हताशा होती हैं। हम इन एस्पेरेशंस को पूरी तरह पूरा नहीं कर पाएंगे? फिर भी यदि पूरा कर पाएंगे तो कहां तक कर पाएंगे, यह चीजें बजट डिस्कशन में आनी चाहिए। (समय की घंटी) उपसभाध्यक्ष महोदय, आप बार-बार घण्टी बजा रहे हैं, इसलिए मैं ज्यादा पाइंट आउट नहीं करूंगा रेलवे जो सोशल ओब्लिगेशन्स पूरे करती हैं उसके लिए मंत्रालय के पक्ष में हैं, वाम पंथी भी कहते हैं कि रेलवे कभी भी प्रोफिट मोटिवेशन से काम करे, ऐसा हो नहीं सकता। हमारे देश में ही क्या यह स्विटजरलैंड,जर्मनी, स्वीडन या आस्ट्रेलिया में भी नही हो रहा हैं। पाश्चात्य देशो में भी सब्सिडाइज करना पड़ता हैं। क्या इस दिशा में हमारी सरकार इस बात पर विश्वास करती है कि रेलवे सोशल ओब्लिगेशंस के लिए गवर्नमेंट ऑफ इण्डिया बजटरी सपोर्ट को बहाल रखेगी या उसे बढ़ाएगी। अगर वह नहं बढ़ाती है तो रेलवे सिस्टम जाएगा, कोलेप्स हो जाएगा। अपनी सरकार से कहिए और यह हम भी समझते हैं कि यह प्रावधान रिवाइज बजट में, सप्लीमेंट्री बजट में रखना चाहिए था रेल के कमिटमेंट को पूरा करने के लिए । वह नहीं होने के कारण ही यह आशंका है कि आप जो ओब्लिगेशन की बात कर रहे हें। क्या पुराने बजट के मुताबिक, उन्हें पूरा कर पाएंगे, धन्यवाद।

SHRI C. RAMACHANDRAIAH (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, I support the Appropriation (Railways) No. 4 Bill, 1999. Everybody is aware that the Railway Ministry is riddled with two aspects. One aspect is the social compulsion. The second aspect is that it has to run as a commercial undertaking to generate its own resources. At least, there is unanimity that it has got social compulsions. If you see the performance of the last five years, the share of the Railways in traffic has declined. It is because of the Department's inability to increase its potentialities and improve its growth that the Railways were not able to meet the requirements of industry, trade and passenger traffic. Sir, if you see the Budget Estimates of 1988-89, the Revised Estimate has been reduced to Rs.8,755 crores. The obvious reason is that it could not generate adequate resources

as had been contemplated while the Plan was formulated. Now, for the year 1999-2000, the Budget Estimate is around Rs.9,700 crores, and the allocation is Rs.9,500 crores. But, could the Minister say, while replying to the debate, whether the internal resources can be raised with the Ministry's performance in the last year and the present year? Sir, it is true that the Budget support to the Ministry has to be increased because of its obvious constraints. I would like to make a few suggestions, and I don't want to make any speech.

The investments in the Railway Ministry are totally arbitrary to suit the populist demands of certain areas. The economic viability, the demand of the traffic and the social aspects are not being taken into consideration; I mean to say, proper prioritisation of projects is not being done. If you want to develop a State, the general saying is, 'Get the Railway Minister from that State'. Right in the case of the past five or six Ministers, I have been observing that they had their own pet projects, they will make very big allocations to these projects, and the rest of the country will be totally ignored. Sir, five new trains have been introduced. But Andhra Pradesh has been totally ignored. Our State has drawn up a huge plan for tourist development. But the Railway Ministry has not touched upon it.

I can make one suggestion. Most of the valuable lands of the Railway Ministry are under encroachments. A task force has to be created to get them evicted so that they can be put to optimum use which will enable the Ministry to generate resources that are required for the infrastructure. Sir, generally, the Railways require long gestational investment. And, if they borrow from the open market with a high rate of interest, then, it will not be viable. So, I emphasise that more and more Budget allocation has to be made to this Ministry.

Sir, one more aspect which I observed is that every time a picture is given by the Ministry that everything is correct. There is lack of proper dissemination of information in the Railway Ministry which encourages all sections, all areas, to have more demands, which, ultimately, are not fulfilled. This aspect has to be taken into account.

With regard to safety measures, the less said the better. Just by paying compensation, if the Government feels that they have fulfilled their obligations, it is most disappointing. In the past three years, due to railway accidents, 1,289 persons have thed; 2,459 persons have been injured and

there have been derailments of 870 trains. What prevents the Minister from initiating proper measures in evolving some schemes by which she can mobilise some funds so that proper infrastructure can be created to initiate appropriate safety measures.

Sir, as regards Andhra Pradesh, I am constrained to say that it has been an ignored State so far as Railways is concerned sixteen projects of Andhra Pradesh are in the pipeline. There is virtually no progress. Only in two or three projects, there is a little progress. The project pertaining to Macherla to Gadwal line was proposed a long time back. It has been surveyed. There has been this demand for the past fifty years. It will link the upland areas of Mehaboobnagar District and the Kurnool District. Rs. 100 crores are required for the completion of the project. But only a paltry sum of five crores has been allocated for Gadwal to Raichur line. Then, Peddapalli to Nizamabad railway line project had been formulated in 1932, 68 years ago. It has now been finalised. The former Prime Minister, Shri P. V. Narasimha Rao had laid the foundation stone. But there is virtually no progress.

Sir, there is one region in our State, which is called Rayalaseema area consisting of four districts, where the rainfall is the lowest in the country. Even if you drive for fifty kilometres by car, it is very difficult to get water for your radiator. That is the situation in parts of Rayalaseema. There is no rainfall. There is no water resource. There is no scope for agriculture. But, of course, God has blessed it with minerals. So, industries have to be set up, for which proper transport facilities have to be provided. There is Only one line, that is, the Madras-Bombay line, which connects Rayalaseema. For the past 100 years, the people of that area have been demanding the Nandyal-Erragunta line, which will connect the coastal districts so that trade and industry in that area improves. This demand has been there since the British days. It has now been surveyed. But no allocation has been made. My request to the hon. Minister is that it is a very important project for this area and so, to fulfil the long pending desire of this area, sufficient funds have to be allocated so that this project can be completed soon. Then, Tirupati, as everybody knows, is the place of Lord Balaji. It is a very important pilgrimage town. Every day, thousands of pilgrims visit this place. There is only a single line from Tirupati to Renugunta. It never struck to the Government that it should be a double line...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): Mr. C. Ramachandraiah, please conclude. Please conclude.

SHRI C. RAMACHANDRAIAH: Then, with regard to the gauge conversion from Tirupati to Dharmavaram, which is-pending since long...

THE VICE-CHAIRMAN(SHRI ADHIK SHIRODKAR): Mr. Ramachandraiah, please conclude. You have already...

SHRI C. RAMACHANDRAIAH: Sir, this is very important. I will take only two more minutes.

THE VICE-CHAIRMAN(SHRI ADHIK SHIRODKAR): I am sure this is important. But, there is constraint of time.

SHRI C. RAMACHANDRAIAH: Sir, you should allow me some flexibility, when I am also flexible.

So, Renegunta and Guntakal are very important divisions of the South-Central Railway, which will connect the Bombay line. Doubling of this track has been done only in piecemeal This has to be completed.

So, Sir, there are very important projects in Andhra Pradesh. Why I am trying to emphasise this is that these are mostly the underdeveloped districts. There is virtually no scope for irrigation. No river can irrigate those lands because they are located at high altitudes. The only development we can have is through industrialisation. For industrialisation, we need transport facilities. So, railway facilities in these areas should be taken up on a priority basis, especially in the Rayalaseema region.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): Mr. Pachouri, your party has twenty minutes left and there are six hon. Member to speak. I hope you will bear this in mind.

SHRI SURESH PACHOURI (MADHYA PRADESH): I will try to be brief, Sir.

माननीय उपसभाध्यक्ष जी, जो एप्रोप्रिएशन बिल, 1999 है उसके संबंध में मैं कुछ बातें कहना चाहता हूं। जब-जब भी रेलवे विभाग से संबंधित चर्चा होती है, इसका कामकाज ठीक ढंग से चलेगा ऐसी उम्मीद की जाती हैं। साथ ही यह भी उम्मीद की जाती है कि जनता की शिकायतों और समस्याओं के बारे में समुचित ध्यान दिया जाएगा खास

तौर से जब भी रेल बजट पर चर्चा होती हैं, रेलवे की सुरक्षा के बारे में ध्यान आकर्षित किया जाता है और हमेशा इस बात पर जोर दिया जाता है कि रेलवे की सुरक्षा के लिए जो आवश्यक आधुनिक उपकरण हैं, वह रेलवे के पास उपलब्ध होने चाहिए ताकि यात्रियों की सुरक्षा तय की जा सकें और जब भी कोई एक्सीडेंट हो तो उस की खबर समय पर प्राप्त हो

महोदय, मुझे खुशी है कि माननीय मंत्री जी ने जब से विभाग का कार्यभार संभाला हैं, उन्होंने सुधार की दृष्टि से बहुत कदम उठाए हैं उन्होंने एक 6 सदस्यीय कार्य-दल भी बनाया हैं। विभाग में दिखावे के तामझाम पर भी उन्होंने अंकुश लगाया है और रेलवे की नाकार संपत्ति को नीलाम करने का फैसला भी किया, लेकिन रेलवे का जो सैलून कल्वर हैं और 90 नए इंस्पेक्शन सैलून साढ़े 42 करोड़ रूपए की लागत से तैयार होने हैं, मेरी अपेक्षा है कि मंत्री जी उस बारे में भी ध्यान देंगी।

महोदय, हर वर्ष प्रोजेक्ट्स तो हाथ में लिए जाते हैं, लेकिन समुचित फंड न रहने की वजह से वे प्रोजेक्ट्स लंबित-के-लंबित रह जाते हैं। महोदय, अभी भी करीब 35 हजार करोड़ रूपए के प्रोजेक्ट्स पेंडिंग हैं जिन के पूरा होने में 40 वर्ष लगने का अनुमान हैं।

महोदय, रेल यात्रियों की सुविधाओं के बारे में वरीयता के आधार पर बजटीय प्रावधान किया जाना चाहिए ताकि उन्हें ज्यादा –से-ज्यादा सुविधाएं दी जा सकें क्योंकि रेल विभग का आम आदमी से ताल्लुक रहता हैं। साथ ही रेलों के आने-जाने के संबंध में समय की पाबंदी का विशेष रूप से ध्यान दिया जाना चाहिए। महोदय, रेलवे रिर्वेशन में दलाली की प्रथा कई वर्षों से चली आ रही हैं, उस पर अंकुश लगाए जाने के बारे में भी हमारी अपेक्षा हैं।

महोदय, रेलवे कर बजटरी सपोर्ट प्लान आउट ले में पहले 75 परसेंट रहा करता था जिस में कि इस आठवें प्लान में कमी आई हैं और यह 52 परसेंट हो गया हैं। मुझे उम्मीद है कि इस ओर भी रेल विभाग ध्यान देगा। फिर इनपुट भी कम हैं चाहे वह वैगन कैपिसिटी का हो, पैसेंजर कोचेज का हो या रूट किलोमीटर का हो जब कि आउट-पुट

ज्यादा हैं। यही बजट है कि रेल ट्राफिक और पैसेंजर ट्राफिक उस के मुकाबले में बढ़ा हुआ हैं, लेकिन उस ओर हमारा ध्यान नहीं गया हैं। जहां तक एक्सीडेंट की बात हैं, उस के लिए ट्रैक करपेयर और ट्रैक रिनुअल के बारे में वरीयता के आधार पर ध्यान दिया जाना चाहिए।

मैं इस संबंध में कुछ सुझाव देना चाहूंगा। पहली बात एसेट्स कर समुचित ध्यान दिया जाना चाहिए। यात्रियों को ज्यादा –से –ज्यादा सुविधाएं देने की दृष्टि से पैसेंजर एमिनिटीज के मद में प्रोवीजन किया जाना चाहिए। हम जितने भ्री प्रोजेक्ट्स की क्लिअरेंस दें, उस के लिए समय-सीमा निर्धारिम होनी चाहिए। इस के अतिरिक्त जिन स्थानों के लिए रेलवे प्रोजेक्ट्स हों, उन में स्थानीय लोगों को प्राथमिकता किया जाना चाहिए। अभी वे चैकिंग विजिट तो करते हैं, लेकिन उस की सूचना पहले से वहां मिल जाती हैं। और जिस सुधार की अपेक्षा की जाती हैं, वह नहीं हो पाता हैं।

महोदय, चूंकि मैं मध्यप्रदेश से हूं, इसलिए मध्य प्रदेश से संबंधित दो-तीन प्रोजेक्ट्स का उल्लेख कर के मैं अपनी बात समाप्त करूंगा। महोदय, हमारे यहां एक ललितपुर, सतना, रीवां, सिंगरौली प्रोजेक्ट हैं जिसे किलअरेंस मिल गसी हैं, लेकिन अभी भी काम होना बाकी हैं। यही स्थिति गुना, इटावा प्रोजेक्ट की हैं। हालांकि उस का काम तेजी से चल रहा हैं, और एस्टीमेटेड टार्गेट भी 2002-2003 तक पूरा होने का लक्ष्य निर्धारित किया गया हैं।, लेकिन उस प्रोजेक्ट की गति धीमी हैं। महोदय, हमारे यहां बस्तर आदिवासी बाहुल्य इलाके का डल्ली-राजहरा जगदलपुर प्रोजेक्टस हैं जिस की क्लिअरेंस 95-96 में मिल गयी थी और जब भी रेल बजट तथा रेलवे एप्रोप्रिएशन बिल पर चर्चा होती हैं, इस आदिवासी बाहुल्य इलाके के रेलवे प्रोजेक्टस इनमें साईन हो गया हैं, लेकिन अभी तक यह प्रोजेक्ट पूरा नहीं हो पाया हैं। मैं चाहूंगा कि इस बारे में मंत्री महोदया ध्यान दें। दूसरा, एक यह विश्रामपुर-अम्बिका प्रोजेक्ट की बात हैं, इसके लिए क्लीयरेन्स मिल चुकी हैं, लेंड एक्विजिशन भी हो गया हैं,

लोकेशन का पूरा सर्वे हो गया हैं, लेकिन यह काम भी अभी तक पूरा नहीं हो पाया हैं। यही स्थिति गोधरा-इन्दौर-देवास –मक्सी प्रोजेक्ट की हैं और जबलपुर-गोंदिया प्राजेक्ट की भी यही स्थिति हैं, वह भी अभी तक पूरा नहीं हो पाया हैं। इन प्रोजेक्ट की ओर ध्यान दिया जाना जरूरी हैं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, आखिर में मैं भोपाल से संबंधित बात कहना चाहूंगा कि हबीबगंज रेलवे स्टेशन का विस्तार होना है और भोपाल के लिए कुछ ओवर-ब्रिजेस के प्रस्ताव भी आपके पास कंसीड्रेशन हैं, उन पर भी अभी तक काम नहीं हो पाया हैं। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदया से यह अनुरोध करूंगा, चूंकि भोपाल मध्यप्रदेश राज्य की राजधानी हैं, वहां के ओवर-ब्रिजेस के जितने प्रोजेक्ट हैं और हबीबगंज रेलवे स्टंशन के विस्तार की जो बात हैं, इस पर आप शीघ्र निर्णय लेकर काम कराएं। इसी के साथ जो कलाई-मक्सी-भोपाल के प्रोजेक्ट की बात हैं, जिसकी ओर अभी तक ध्यान नहीं दे पाए हैं, उस प्रोजेक्टस की ओर भी ध्यान दिया जाए। ऐसा मेरा आपके माध्यम से मंत्री महोदय से अनुरोध होगा। बहुत बहुत धन्यवाद ।

श्री गोविन्दराम मिरी (मध्य प्रदेश) : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, एक लंबे अरसे के भगीरथ प्रयास के बाद बिलासपुर में रेलवे जोन का निर्माण किया गया, जो माननीय प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी के हस्तक्षेप से हमें मिला हैं। दुख इस बात का हैं जिस गाति से उसकी प्रगति होनी चाहिए, वह अभी तक नहीं हो पा रही है और इस जोन के साथ सौतेला व्यवहार हो रहा हैं। काम शुरू करने के लिए मात्र 2 करोड़ रूपये की राशि प्रदान की गई थी, जो ऊंट के मूंह में जीरे के बराबर हैं, जगब कि यह बिलासपुर डिवीजन, रेलवे के जितने डिवीजन हैं उनमें, सर्वाधिक आमदनी देने वाला डिवीजन हैं। वहां के जो मुख्य प्रशासनिक अधिकारी-निर्माण कार्यरत थे, जो निर्माण कार्यों को देख रहे थे, उनका भी स्थानान्तरण अक्तूबर, 99 में हो गया है, मेरा रेलवे मंत्री महोदया से विन्रम निवेदन होगा कि बिलासपुर जोन, जो प्रधान मंत्री जी की देन हैं, उसको आप प्राथमिकता दें, उसके साथ अन्याय न करें और उसकी प्रगति को आगे बढ़ाएं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, यह छत्तीसगढ़ राज्य मिलने वाला हैं और जैसा आप जानते हैं कि हरेक राज्य की राजधानी को दिल्ली से सीधे तीव्रगति रेल से जाकड़ा गया हैं, या तो शताब्दी एक्सप्रेस चलती हैं या फिर कोई तीव्रगामी गति की गाड़िया चलती हैं जैसे राजधानी एक्सप्रेस लेकिन, खेद का विषय है कि दिल्ली से बिलासपुर या रायपुर जाने के लिए हमको 32 से 36 घंटे का समय लगता हैं और अगर कोई बहुत ही तीवग्रामी ट्रेन है सेकेण्ड ए.सी
वरली, तो वह उत्कल एक्सप्रेस हैं और उसमें जाने से भी हमको 24 घंटे का समय लग जाता हैं। माननीय मंत्री महोदया ने अभी पांच नई सुपर फास्ट ट्रेन की घोषणा की हैं, उसकेए लिए तो मैं उन्हें बधाई देता हूँ, साथ ही यह भी अनुरोध करता हूँ कि यहां दिल्ली से कलकत्ता तक, जहां से आप आती हैं पश्चिम बंगाल से और वहां से बिलासपुर नजदीक हैं, तो या तो कलकत्ता तक का या बिलासपुर तक एक सुपर फास्ट ट्रेन, जिसमें फर्स्ट क्लास ए.सी की सुविधा हो, शताब्दी जैसी किसी ट्रेन की घोषणा करें तो आपकी बड़ी मेहरबानी होगी।

महोदय, मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि उस अंचल की जितनी ट्रेक हैं, उनको आज बदलने की आवश्यकता हैं क्योंकि दुर्घटना होती रहती हैं, रेलवे में सुरक्षा के विषय में मेरा मानना हैं कि सुरक्ष के अंतर्गत दो विषय आते हैं- एक तो जो दुर्घटनाएं हो जाती हैं और दूसरा चलती ट्रेन में जो डकैतियां और लूटमार होती हैं। यह सुरक्षा कका विषय बहुत ही चिंतनीय विषय हैं।

रेलवे यह कहकर पल्ला नहीं झाड़ सकती कि जी.आर.पी. राज्य सरकार का विषय हैं। मैं कहता हूं कि पैसेंजर अगर पैसे देता है तो उसककी सुरक्षा करने का दायित्व रेलवे का हैं। आए दिन ऐसी घटनाएं होती रहती हैं कि आप सोए हैं और कोई ताला तोड़कर आपकी पेटी या सूटकेस उठाकर ले जाए, कोई चूक मार दे या लूट ले। कभी रेलवे की यात्रा माना जाता था, लेकिन आज रेलवे की यात्रा को असुरक्षित माना जा रहा हैं।

महोदय, इसी तरह से मैं कहना चाहता हूं कि दुर्घटनाएं जो हो रही हैं, वे मानवीय भूल के कारण ज्यादा हो रही हैं। पिछले वर्ष देश में

393 रेल दुर्घटनाएं हुई हैं, जिनमें से 262 दुर्घटनाएं मानवीय या कर्मचारियों की गलती से हुई हैं और मात्र 38 मामले ऐसे हुए जो मशीनरी या तकनीकी खराबी के कारण हुए। 1998 मे खन्ना में दुर्घटना हुई जिसमें 250 लोग मारे गए, 1999 में गैसल दुर्घटना हुई जिसमें 280 लोग मारे गए और अभी नवम्बर में पूजा एक्सप्रैस में, जम्मू से जयपुर जाने वाली ट्रेन में, दुर्घटना हुई, जिसमें 14 लोग मारे गए। यह बहुत ही चिंतनीय विषय हैं । मैं समझता हूं कि रेल-ड्राइवर और स्टेशन मास्टर के बीच में कम्युनिकेशन का, समपर्क को कोई साधन होना चाहिए ताकि इन दुघटनाओं पर कुछ रोक लग सके।

इसी तरह से मैं कहना चाहता हूं कि साफ-सफाई की तरफ भी ध्यान दिया जाना चाहिए क्योंकि रेलों में गंदगी बहुत ज्यादा रहती हैं। किराए बढ़ते हैं, लेकिन सुविधाएं नहीं बढ़ती हैं। आज चूंकि सड़कों की हालत बहुत खराब है इसलिए लोग रेल से जाना चाहते हैं और जैसा अभी मेरे एक वरिष्ठ सदस्य ने कहा, लोग मजबूरी में ही रोड से यात्रा करते हैं। तो इस ओर भी मंत्री महोदया अगर ध्यान दें तो अच्छा होगा। इसके साथ ही साथ मैं कहना चाहता हूं कि आप भ्रष्टाचार पर रोक लगाएं, खन-पान में बहुत गिरावट आ गई हैं, उसको सुधारें।

महोदय, एक तरफ तो हम पैसे की कमी का रोना रो रहे हैं, आज भी 24,000 अन-मैन्ड हैं रेलवे के पास, रेलवे विभाग को अपना संतुलन बनाने के लिए 3,000 करोड़ रूपया बाजार से कर्ज उठाना पड़ता हैं और दूसरी ओर सैलून प्रथा को हम चालू रखे हुए हैं, जो अंग्रेजों के ज़माने से चली आ रही हैं। 90 सैलूनों के लिए 42.50 करोड़ रूपए का जो खर्चा दिया जा रहा हैं, उस पर रोक लगाकर हम बचत कर सकते हैं। सैकड़ों सैलून पहले से पड़े हुए हैं, उनको ठीक किया जा सकता हैं और मैं तो चाहता हूं कि इस सैलून प्रथा का ही बंद कर दिया जाना चाहिए क्योंकि आजकल फर्स्ट क्लाय ए.सी. का किराया हवाई जहाज के किराए के बराबर होता हैं। ऐसे में इस क्लास में जाने वाले लोग हवाई जहाज से यात्रा कर सकते हैं, घूम सकते हैं या साधारण गाड़ियों में जा सकते हैं और जब साधरण गाड़ियों में जाएंगे, तभी लोगों की असुविधाओं का पता चलेगा। सुधार के लिए मंत्री महोदया

काफी कदम उठा रही हैं, मैं उन्हें धान्यवाद देता हूं और निवेदन करना चाहता हूं कि इस तरफ भी वे ध्यान दें। हमारे यहां बिलासपुर में जिहारापारा में बहुत दिनों से रेलवे फाटक बन रहा हैं लेकिन उसकी गति बहुत धीमी हैं जिसके कारण उसके कार्य में प्रगति नहीं आ पर रही हैं, मैं निवेदन करूंगा कि उसके कार्य में प्रगति आनी चाहिए।

अतं में मैं इस रेलवे ऐप्रोप्रिएशन बिल का समर्थन करते हुए पुनः मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि वे दिल्ली से कलकत्ता या बिनासपुर के लिए एक फास्ट ट्रेन चलाएं और बिलासपुर जोन की अच्छी तरह से देख-रेख करें, उसकी प्रगति के काम में तेजी लाएं।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं और आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया उसके लिए आपका धान्यवाद करता हूं।

श्री सनातन बिसि (उड़ीसा) : वाइस चेयरमैन साहब, मैं इस रेलवे ऐप्रोप्रिएशन बिल पर बोलते हुए थोड़ा सेफ्टी मैटर्स के बारे में बोलूंगा।

Sir, it has been reported in the newspapers, "The Research, Designs and Standards Organisation, Lucknow, which is responsible for examining the safety aspect of all purchases made by the Railways did report in January 1997 that the rails supplied by the Bhilai Steel Plant were defective. Yet the Railway Board continued to exchange letters with SAIL without appearing to be serious about enforcing safety on the tracks."

The other thing that I am going to mention is very alarming. It further says, "...At least, four accidents had been caused because the quality of rails supplied by the Bhilai Steel Plant are far short of satisfactory standards." Since the Minister is very much concerned about the safety, I want a categorical reply on this. The next thing I would like to mention about Orissa, which has been neglected by the department since long, is, cost escalation. There are two projects. One Project is known as Daitari-Bansapani and the other project is known as Rupsa-Bangari-Poshi. There has been much delay in these two projects. The other thing I would like to mention is, for the last several years, we have been demanding for a double line for Puri-Khorda-Sambalpur-Jhannuguda. It is very, very essential. Earlier, there was a proposal that one person from each family of

land ousters, due to Sambalpur-Talcher rail line, would be given employment in the department. Sir, the people of Western Orissa have a lot of expectation on this. They contributed and sacrificed their lot for this, but, till now, they have not been paid back.

The next point 1 would like to mention - I had also brought this to the notice of the hon. Minister when I met her - is about Tapaswini Express. So far as this Tapaswini Express on the Sambalpur-Talcher line issue is concerned, this line was commenced for the people of Sambalpur and Western Orissa. Now, the train is reaching Samblapur in midnight and as many as 100 buses are plying from Sambalpur to Burla. For the purpose of passengers and for the purpose of getting more income to the Railway, this train should reach Sambalpur at about 9 pm or 10 pm. I have also received representations from the people of that area and the copies of the same have been sent to the hon. Minister for action. At least, for the people of Orissa, when they are demanding this since long, they should get some opportunity to avail of the facility.

The next point I would like to mention is, it was decided in the Zonal Committee that the frequency of Nizamuddm-Sambalpur Hirakud Express would be increased - thrice in a week from Sambalpur to Delhi and thrice in a week from Puri to Sambalpur. The Minister may kindly look into it. These are my submissions. Thank you.

श्री रामदेव भंडारी (बिहार) **:** उपसभाध्यक्ष महोदय, यह प्रसन्नता की बात है कि आज जब इस बिल पर बहस हो रही हैं तो वर्तमान रेलवे मंत्री के साथ –साथ पूर्व रेल मंत्री जी भी यहां बैठे हुए हैं। महोदय, बहुत कुछ अखबार में छपा था जब मंत्रालयों का बंटवारा हो रहा था। मैं बधाई देता हूं ममता जी को उन्होंने जो निश्चय एक बार कर लिया, उसे पूरा करके ही दिखाया और रेल मंत्रालय को आखिर ले ही लिया।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): Madam Minister, you are getting too many compliments today.

श्री रामदेव भंडारी : महोदय, रेल मंत्रालय ग्रहण करने के बाद इन्होंने रेल मंत्रालय में सुधार लाने का जो संकल्प व्यक्त किया हैं, उसके लिए मैं उन्हें धान्यवाद देता हूं । बहुत अधिक तो नहीं, लेकिन इतना तो कहा ही जा सकता है कि इन्होंने इस दिशा में काम करना शुरू कर

दिया हैं लेकिन अभी तो बहुत काम करना बाकी हैं। हम सभी आशा करते हैं कि इनको इस काम में सफलता मिलेगी।

महोदय, मेरे पास समय बहुत कम हैं । इस कम समय में मैं कुछ समस्याओं की आसेर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। मैं बहुत समय से इसका प्रयास कर रहा हूं। हमारे भूतपूर्व रेल मंत्री जी यहां बैठे हुए हैं, उनके समय में भी मैंने यह प्रयास किया था। श्री नीतिश कुमार जी भी यहां बैठे हुए हैं, उनके समय में भी मैंने यह प्रयास किया था। महोदय, मैं बिहार के मधुबनी जिले से आता हैं, उसमें दरभंगा से एक लाइन जाती है निर्मली तक और दूसरी जातीर हैं जयनगर तक। बड़ी लाइन के लिए-दरभंगा से जयनगर तक के लिए सैक्शंन हिमल चुकी हैं और थोड़ा काम भी उस पर चल रहा हैं। महोदय, सकरी से लेकर निर्मली तक की दूरी 50 किलोमीटर हैं। यह उसी सैक्शन पर हैं, लेकिन उस पर कोई कार्यवाही नहीं हुई हैं। श्री रामविलास जी ने जवाब दिया था कि सर्वेक्षण हो रहा हैं। एक लाइन झंझारपुर से लौखा तक जाती हैं। उसकी दूरी 43 किलोमीटर हैं। यह कोई ज्यादा नहीं हैं। लेकिन इस पर कोई कार्यवाही नहीं हुई हैं।

महोदय, यह बॉर्डर ऐरिया हैं और केवल बॉर्डर ऐरिया ही नहीं हैं बल्कि फ्लड प्रोन ऐरिया भी हैं। नेपाल से बहुत सारी नदियां आती हैं जो यहां से होकर गुज़रती हैं। उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं सच कह रहा हूं कि यहां बरसात के समय में कम्युनिकेशन बिल्कुल टूट जाता हैं और ऐसा लगता है कि यह ऐरिया भारत के दूसरे भागों से बिल्कुल कट सा गया हैं।

मैं पुनः रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा कि वे सकरी-निर्मली लाईन और झंझारपुर-लोखा में बड़ी लाईन बनाने की दिशा में पहल करें, ऐसा मैं निवेदन करना चाहता हूं। रामविलास पासवान जी ने इस ओर पहल की थी मगर उस पर अभी बहुत कुछ होना बाकी हैं। एक और बात है कि निर्मली से भवतिआई की एक पुरानी लाईन थी। अब अगर पैदल जाते हैं तो दो घंटे में आप पहुंच जाते हैं और रेल से अगर इस जगह पर जाना हो तो 15 घंटे से ज्यादा लगते हैं। मगर पैदल जाने में

कठिनाई क्या है कि वहां सड़क भी नहीं जाती हैं,कोसी नदी है बीच में। तो इस पर एक बहुत बड़ा पुल बनाना पड़ेगा। मगर जन कल्याण के दृष्टिकोण से यह काम बहुत ही महत्वपूर्ण होगा। बार-बार मैं इस सवाल को उठाता हूं मगर जवाब अधूरा ही मिलता हैं। अभी तक इस पर भी कोई कार्रवाई नहीं हुई हैं। यह निर्मली-भवतिआई लाईन के बारे में भी मैंने आपको कहा हैं।

एक और अनुरोध करना चाहूंगा। थोड़ा सा समय और दे दीजिए, मैं समस्याओं को उठा रहा हूं कोई दूसरी बात नहीं बोल रहा हूं। वहां दरभंगा, पटना कमला इंटरसिटी एक्सप्रेस चलती हैं। मैं धन्यवाद देता हूं रामविलास पासवान जी को कि इन्होंने इस गाड़ी को चलवाया था इसमें काफी भीड़ रहती हैं। एक बार इसमें मुझे भी जाने का मौका मिला हैं। बहुत अच्छी गाड़ी हैं, उसमें काफी लोग सफर करते हैं। यह एक दिन में दरभंगा से पटना चलती है ओर वही गाड़ी पअना से फिर दरभंगा जाती हैं। मैंने पहले भी निवेदन किया था यहां दो गाड़िया होनी चाहिए —दरभंगा से पटना के लिए और पटना से दरभंगा के लिए । दूसरी बात यह है कि मैंने बार-बार कहा भी था तथा एक बार नीतीश जी ने तो ट्रेफिक के किसी बड़े अधिकारी को बुलाया थी था। उसमें एक ए.सी क्रोच की जंरूरत हैं, जो बैठने वालार कोच होता हैं स्लीपिंग कोच वह अभी तक नही लगा है जबकि इंटरसिटी एक्सप्रेस में लगा हैं। एक दूसरी इंटरसिटी है जो भागलपुर की तरफ चलती हैं। उसमें भी वह कोच लगा हुआ हैं। तो इसमें भी यह लगाया जा सकता हैं। वह समस्तीपुर, दरभंगा और यहां के सं एम.पीज तथा और जो बी.आई.पी. लोग हैं वह इस गाड़ी से चलेंगे। ए.सी.चेयर कार की व्यवस्था उसमें हैं। अब हम पटना जक्शंन पर बार-बार आते जाते रहते हैं। बहुत सारे एम.पीज. जो बिहार के हैं -54 लोक सभा में हैं 22 राजय सभा में हैं, मैं एक बार पटना रात में गया हूं राजधानी एक्सप्रेस से। सफाई की अस्त-व्यस्त हालत हैं। वहां पर एक एक वी.आई.पी. रूम हैं। उपसभाध्यक्ष जी, जब गाड़ी लेट होती है तो लोग उसमें बैठ जाते हैं। मैं रात का जब उसमें गया तो मैंने देखा कि उसमें तीन-चार कुर्सियां

बे-तरतीब पड़ी थी और उसमें कुछ लोग बैठे हुए थे। मैं करीब आधा घंटा प्लेट फार्म पर खड़ा रहा। अगर वह सही होता तो लोग उसमें बैठते और फिर गाड़ी आती तो वहां से उठ कर लोग गाड़ी में चले जाते। तो उस रूम को व्यवस्थित किया जाए। जब वह रूम खुला हुआ था तो उसमें कुर्सियां नहीं थी और अन-ऑथराइज्ड लोग उसमें बैठे हुए थे। पटना का इंक्वायरी सिस्टम भी सही नहीं हैं। हवाई अड्डे की भी यही हालत हैं और रेलवे की भी यही हालत हें। जहां कम्प्यूटरराइज्ड सिस्टम है वहां तो कुछ जानकारी मिल जाती हैं, मगर इंक्वायरी पर लगातार फोन करते रहिए, एक तो मिलता नही हैं और अगर मिलता है तो गकहते हैं कि ट्रेन टाइम से चल रही हैं और जब स्टेशन पर जाते हैं तो ट्रेन घंटे-दो घंटे लेट होती हैं। तो वहां के इंक्वायरी सिस्टम को भी सुधारने की जरूरत हैं। रेलवे वालों को कितनी जानकारी होती हैं कितनी जानकारी नहीं होती है उसके बारे में भी एक बात कहना चाहूंगा। एक बार मैं पटना से आ रहा था तो रिजर्वेशन के लिए मैंने किसी को भेजा। उसके पास जो अभी नया नियम बना हैं –पति पत्नी स्पाउज के साथ फर्स्ट ए.सी.में और एक कम्पेनियन फर्स्ट ए.सी. के लिए मैंने लिख कर भेजा। वहां से जवाब मिला कि इसका प्रोविजन नहीं हैं। एक टी.टी.ई. भी कह रहा था कि हम लोगों को इसकी जानकारी नहीं हें। यह रेलवे में कैसी जानकारी दी जाती हैं, कैसे सर्क्यूलर जारी किए जाते हैं कि जो टिकट काटते हैं उनको जानकारी नहीं हैं, जो टिकट चैक करते हैं उनको जानकारी नहीं है।तो इसको भी देखा जाए। उसने यह भी कहा कि मैंने कलकत्ता से सम्पर्क किया था और कलकत्ता से भी हमको यही सूचना मिली है कि नहीं , तीन ऐट ए टाइम नहीं हो सकता.... (समय की घंटी) .... महोदय, मैं जो बोल रहा हूं वह आपके काम की चीजें हैं। राजधानी एक्सप्रेस पटना होकर जाती हैं। मैं रामविलास पासवान जी को पुनः धन्यवाद दे रहा हूं कि एक तो यह दिल्ली, पटना, गुवाहटी जाती हैं। राजधानी एक्सप्रेस की हालत बहुत खराब हो रही हैं।

उसकी जो सेवा-सुविधाएं हैं, वे घट रही हैं। जब पार्लियामेंट नहीं चल रही थी तो उससे कुछ दिन पहले मैं फर्स्ट ए.सी. में आ रहा था तो उसमें पैक किया हुआ खाना मिल रहा था। मैंने खाना देने वाले

से पूछा कि जब ट्रेन में कार लगी हुई हैं तो पैक किया हुआ खाना बाहर से क्यों लाते हो। उसने जवाब दिया कि आजकल यही सिस्टम चल रहा है । इसको उन्होंने दूसरे ढंग से किया हैं। वह खाना बाहर से पैक करके देते हैं। हम साइंस की किताब में रंगहीन, स्वादहीन, गंदहीन खाने केक बारे में पढ़ते थे। इस हालत में सुधार करने की जरूरत हैं। उसमें जो लोग काम करते हैं, उनमे भ्रष्टाचार की बहुत कमी हैं। मैं बहुत पहले राम विलास जी के साथ आ रहा था और एक कर्मचारी ठंडा खाना लाया था, राम विलास जी, उस पर नाराज हुए,

तब तक वह मंत्री भी नहीं बने थे, हम लोगों ने इसकी शिकायत भी की थी। वे मांगने पर शिकायत लिखने के लिए रजिस्टर नहीं दे रहे थे। बाद में सब लोग जमा हो गए और राम विलास जी के सामने गिड़गिड़ाने लगे। ट्रेनों में यह हालत है कि एम.पीज को भी शिकायत लिखने के लिए मांगने पर रजिस्टर नहीं मिलता है तो बाकी पैसेन्जर्स की क्या हालत होती होगी।...

उपसभाध्यक्ष (**श्री अधिक शिरोडककर**) : ठंडा खाना खाने के बाद उनको गर्म होना पड़ा।

श्री रामदेव भंडारी : महोदय....

कुमारी ममता बनर्जी : महोदय, खाने के बारे में जो बात उठी हैं, आपने इसके बारे में जो जानकारी दी है अब आप दो-तीन दिन बाद में ऐसी बात नहीं देखेंगे। कलकत्ता से जो राजधानी भुवनेश्वर होकर दिल्ली आती हैं उसका खाना बढ़िया हैं। लेकिन जो राजधानी पटना होकर दिल्ली आती हैं उसका खाना ज्यादा अच्छा नहीं हें। इसलिए मैंने उसको कहा है कि अगर वह तीन दिन के अन्दर खाने को चैंज नहीं करेगा तो हम उसको किसी दूसरे को दे देंगे।

श्री रामदेव भंडारी : मंत्री जी, बहुत-बहुत धन्यवाद। इसकी आपको पहले से ही जानकारी हैं इसलिए लिए भी आपको धन्यवाद। मैं ए कबात मजदूरों के बारे में कहना चाहूंगा। इधर से मजदूर बड़ी संख्या में कलकत्ता, दिल्ली ,मुमब्ई, अमृतसर, हरियाणा में आते हैं। इनका बहुत शोषण होता हैं। जब ये लोग काम करके वापस अपने घर जाते हैं तो उनका किसी न किसी रूप में शोषण होता हैं। उनकी वैध टिकटों का भी ले लिया जाता हैं, उनके पैसे भी छीन लिए जाते हैं, उनके साथ

मार-पीट की जाती हैं और ऐसा पुलिस वाले करते हैं। वह चाहे स्टेट की पुलिस हो या आरपरएफ ककी पुलिसा हो। यह सवाल कई बार उठा हैं, प्रश्न-काल में भी उठा हैं। राम विलास तजी ने भी इस बारे में कार्रवाई की थी। मंत्री महोदया मैं आपसे निवेदन करता हूं कि आप ऐसी व्यवस्था करें जिससे कि मजदूरों के साथ अच्छा व्यवहार हो, उनका शोषण न हो, उनके साथ मार-पीट न हों, उनके साथ जोर-जबरदस्ती न हो। मेरे पास समय कम हैं और मैं अंत में यह निवेदन करना चाहूंगा कि दरभंगा से बड़े-बड़ेए शहरों के लिए जो गाड़ियां जाती हैं, उनकी फ्रिक्वेंसी बढ़ाई जाये। जो गाड़ी सप्ताह में एक दिन चलती हैं, उसको दो दिन के लिए कर दिया जाए और जो गाड़ी सप्ताह में दो दिन चलती हैं, उसको तीन दिन कर दिया जाये।

एक बात मैं कंसल्टेटिव कमेटी के बारे में कहना चाहूंगा। यह चाहे डिवीजन लेवल पर हों या जोनल लेवल पर हो या जहां पर भी कंसल्टेटिव कमेटी हैं, आपको इनको ऐक्टिव बनाना होगा। जो छोटी-छोटी समस्याएं हैं, उनका निपटारा कंसल्टेटिव कमेटी के स्तर पर हो सकता हैं। दूसरी बात यह है कि जब हम लोग डीआरएम या जोनल कमेटी के अफसरों को चिट्ठी लिखते हैं तो उसका हमें कोई जवाब नहीं दिया जाता हैं। यदि आपको चिट्ठी लिखी जाए, तो हमें जवाब मिल जाता हैं। जब पहले पासवान जी मिनिस्टर थे, उनको चिट्ठी लिखा करते थे, तो जवाब पहले पासवान जी मिनिस्टर थे, उनको चिट्ठी लिखा करते थे, तो जवाब आता था। लेकिन यदि अफसरों को डायरेकट चिट्ठी लिखते हैं तो उसका जवाब नहीं आता हैं ओर हमें पता नहीं लगता है कि उस पर क्या कार्रवाई होती है। मंत्री महोदया, आप इस पर कृपया ध्यान दीजिए। उपसभाध्यक्ष जी, मैंने ज्यादा समय लिया हैं, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धनरूवाद । मैं पुनः आशा करता हूं कि ममता जी रेल के रूप में आइडियल विभाग बनायेंगी। बहुत-बहुत धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (**श्री आदिक शिरोडकर**) : माननीय महोदया ने कहने के पहले ही इंतजाम कर दिया हैं। Now, hon. Members, we have many speakers who want to speak on this subject. However, we have allotted two hours and thirty minutes' for a Short Duration Discussion on National Telecom Policy - 1999. Therefore, .we shall now discontinue this

5.00 p.m.
discussion here and proceed with the Short Duration Discussion.

SHRI MD. SALIM : Sir, is the Railway discussion shunted now?

THE VICE-CHAIRMAN(SHRI ADHIK SHIRODKAR): You are fond of shunting.

SHORT DURATIONDiSCUSSION

National Telecom Policy -1999

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): Now we shall take up the Short Duration Discussion on the National Telecom Policy, 1999. Shri Janeshwar Misra to raise the discussion.

SHRI NILOTPAL BASU (West Bengal): Sir, my name is there.

THE VICE-CHAIRMAN(SHRI ADHIK SHIRODKAR): Yes, your name is here. You will raise the discussion. Yes, Mr. Basu. My apologies to you.

SHRI NILOTPAL BASU: Mr. Vice-Chairman, Sir, I think this is a very serious issue. But, I cannot but express my regret that the Discussion is taking place in a background where the Government has not laid the National Telecom Policy, 1999 on the Table of the House. I think we had some discussion earlier in the Question Hour, and the Minister said that it had beerflaid. We checked and rechecked. What was done was that it was sent to individual Members. I think this is not a healthy precedent that we are setting because, as far as laying of papers is concerned, it is guided by precedents and conventions. Earlier, in 1994, we had the National Telecom Policy. The Policy paper was laid on the Table of the House on the 12th of May, 1994. This time, though the House was not in session, we found that subsequently, also when the Government had the opportunity of placing the paper on the Table of the House, it was not done. I think that this underlines the disregard for the House, taking the House for granted. We are seeing this in ample dimensions recentry, in terms of rushing through legislations. I think this does not augur well for the noble institution that we have.